سير العمل في إنشاء سكة حديد برلين - بغداد
١٣٢٦-١٣٣٢هـ/ ١٩٠٨-١٩١٤م

أ. د. خالد بن حمود السعدون
جامعة الشارقة - كلية الآداب والعلوم الإنسانية والاجتماعية

كتب الكثير عما اكتنف مشروع سكة حديد برلين - بغداد من صراع سياسي بين الدول الأوروبية الكبرى ذات العلاقة أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين (الربع الأول من القرن الهجري الرابع عشر)(١). ولذلك تنأى هذه الدراسة بنفسها عن نافل القول ومكرور الحديث فلا تعنى بشيء من ذلك الصراع، وتركز عوضًا عن ذلك على موضوع مهم ذي صلة لم يوله الكتاب كبير عناية، وهو الخطوات العملية لتنفيذ المشروع على الأرض ومتابعتها عبر سني الدراسة لبيان مدى تقدمها وما اعترض سبيلها من عقبات مختلفة. وسوف يتم استقصاء المعلومات عن تلك الخطوات وهاتيك

---

(١) من الدراسات المهمة التي كتبت عن الجانب السياسي للسكة: بحري، لؤي، سكة حديد بغداد. بغداد، شركة الطبع الأهلية، ١٩٦٧م. وصالح، زكي، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤م. بغداد، ١٩٦٨م، ص ص ٢٤٢-٢٥٣. وينظر أيضًا:

Jastrow, M., The War and the Baghdad Railway, Phil., 1918; Earle, E. M., Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway, N. Y., 1923.

العقبات مما ورد في الوثائق الأمريكية والبريطانية أساسًا لتجري بعد ذلك معارضته بما جاء في المراجع الأخرى للمقارنة واستكمال الصورة من معلومات أغفلتها الوثائق أو غفلت عنها.

كانت السكة من برلين إلى إسطنبول ثم منها إلى بلدة أزميت الأناضولية قائمة بالفعل حين حصلت نقابة ألمانية على امتياز من الحكومة العثمانية سنة ١٣٠٥هـ/ ١٨٨٨م لمد سكة الحديد من أزميت حتى أنقرة. وتأسست بذلك (شركة سكة حديد الأناضول). وأنجزت الشركة العمل في ذلك المقطع في جمادى الآخرة ١٣١٠هـ/ ديسمبر ١٨٩٢م. وأنجز بناء تلك السكة حتى مدينة قونية في المحرم ١٣١٤هـ/ يوليو ١٨٩٦م. وتلقت وزارة الأشغال العامة العثمانية خلال عامي ١٣١٦ و١٣١٧هـ/ ١٨٩٨ و١٨٩٩م طلبات شركات كثيرة لنيل امتياز مد السكة من قونية حتى بغداد. ولكن خيار الوزارة وقع على الألمان الذين أسسوا (شركة سكة حديد بغداد) الممولة من قبل عدة بنوك ألمانية في مقدمتها (بنك ألمانيا Deutsche Bank). وباشرت تلك الشركة أعمال التنفيذ بالفعل عام ١٣٢١هـ/ ١٩٠٣م(٢). وأنجزت الشركة في شعبان ١٣٢٢هـ/ نوفمبر ١٩٠٤م مد المقطع الواصل بين قونية وبلدة (إريغلي Eregli)(٣). وتقع تلك البلدة عند المنحدر الغربي لجبال طوروس، وتبعد عن

---

(2) http: eu.wikipedia.org.

(٣) لونكريك، ستيفن همسلي، العراق الحديث من سنة ١٩٠٠ إلى سنة ١٩٥٠، ترجمة: سليم طه التكريتي. بغداد، الفجر للنشر والتوزيع، ١٩٨٨، ج١، ص١٠٦.

بغداد قرابة ستمائة ميل(٤). وتواصل مد الخط بعد تلك البلدة حتى بلدة (برلغورلو Burlgurlu) حيث توقف هناك حتى سنة ١٩٠٩م على خلفية قيام انقلاب جمادى الآخرة ١٣٢٦هـ/ يوليو ١٩٠٨م الذي دبرته جمعية الاتحاد والترقي ضد السلطان عبدالحميد الثاني، وما تبعه من إعراض بعض قادته عن الألمان ومعارضتهم لسكة حديدهم من جانب(٥)، والعقبة المالية من جانب آخر.

ونبعت تلك العقبة المالية من مضمون العقد الأصلي الموقع بين الحكومة العثمانية والشركة الألمانية المنفذة. فقد ألزم ذلك العقد الحكومة بدفع ضمانة مالية سنوية محددة عن كل كيلومتر من السكة ينجز ويسلم لها من قبل الشركة البانية. ونص العقد على استمرار الحكومة بدفع تلك الضمانة سنويًا إلى أن تبلغ عائدات الكيلومتر الواحد حدًا يتجاوز قيمة الضمانة المذكورة(٦). وتضاربت الروايات حول مبلغ تلك الضمانة. فقد ذكر الباحث فيصل الأرحيم أن المادة (٣٥) من العقد الموقع في الخامس من صفر ١٣٢٧هـ/ مارس ١٩٠٣م حددت الضمانة الكيلومترية بمبلغ (١٢٠٠٠) فرنك فرنسي يضاف لها مبلغ (٤٥٠٠) فرنك عن مصاريف الاستثمار، فيكون مجموع الضمانة المطلوبة هو (١٦٥٠٠) فرنك

---

(4) NARA, RG 84, Am. Con., Bagh., to Mr. Andrew Mckinley, Bombay, dated 03.1.1908.

(٥) لونكريك، المرجع نفسه، ج١، ص١٠٧.

(6) NARA, RG 84, File No. 877, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 27.10.1913.

فرنسي(٧). ويعادل ذلك المبلغ (٣٣٠٠) دولار أمريكي، إذ كانت (٥) فرنكات فرنسية تعادل دولارًا أمريكيًا واحدًا حينئذ(٨). ولكن نائب القنصل الأمريكي في بغداد ذكر أن مبلغ الضمانة كان (١٣٥٠٠) فرنك فرنسي أو ما يعادل (٢٧٠٠) دولار أمريكي(٩). وعدل نائب القنصل معلومته هذه في تقرير لاحق نقل فيه عن مدير الشركة الألمانية في العراق قوله إن مبلغ الضمانة الكيلومترية قد تغير بموجب اتفاق جديد بين الشركة والحكومة. والتزمت بموجبه الحكومة بأن تدفع للشركة عن كل كيلومتر منجز تستلمه مبلغ (١٥٥٠٠) فرنك فرنسي (٣١٠٠ دولار). ويتألف ذلك المبلغ من قسمين هما (١١٠٠٠) فرنك فوائد على رأس المال المستثمر في تأسيس الشركة، و(٤٥٠٠) فرنك كلفة العمل في إنجاز كل كيلومتر. ونص الاتفاق على أن تستلم الحكومة العثمانية كل العائد الذي يغله الكيلومتر المنجز إذا لم يتجاوز (١٠٠٠٠) فرنك سنويًا، أما إذا تجاوز ذلك فيقسم ما زاد على العشرة آلاف بين الجانبين بنسبة ٦٠ ٪ للحكومة و ٤٠ ٪ للشركة، فضلاً عن مبلغ الضمانة الكيلومترية الذي تتقاضاه الشركة سلفًا(١٠).

---

(٧) الأرحيم، فيصل، تطور العراق تحت حكم الاتحاديين. الموصل، ١٩٧٥م، ص٢٠٥.

(8) NARA , RG84, File No. 877,... 27.10.1913, op.cit.

(9) Ibid.

(10) NARA, RG 84, File No. 877, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 28.10.1913.

وكان تنفيذ ذلك الاتفاق الملزم حول تقديم مبلغ الضمانة الكيلومترية يمثل مشكلة كبيرة لخزينة الحكومة العثمانية الخاوية والمثقلة بالأعباء في الوقت نفسه. وترتب على عجز الحكومة عن الإيفاء بذلك الالتزام تباطؤ سير العمل في مد السكة أو توقفه في بعض الأحيان، مثلما مر ذكره سنة ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩م. مما جعل الحكومة - من أجل حث الشركة على استئناف العمل بوتيرة عالية - تلجأ إلى تنظيم قرض داخلي لجمع مبلغ الضمانة الكيلومترية. إذ باعت سندات للجمهور بلغت قيمتها (٤٨٠,٠٠٠) جنيه إسترليني (١١,٦٦٤,٠٠٠ فرنك فرنسي)، وهي تمثل قيمة ضمانة المقطع الممتد بين بلدتي برلغورلو وتل حلف الواقعة على مسافة مئة ميل غرب الموصل. وبناء على ذلك كانت الشركة تقوم باستعدادات حثيثة خلال شهر رجب ١٣٢٨هـ/ يوليو ١٩١٠م لبدء العمل هناك(١١).

وفي الوقت الذي كان مد السكة من الأناضول باتجاه الجنوب يسير بشكل وئيد ومتعثر أحيانًا، تقرر بدء العمل من الطرف الآخر انطلاقًا من بغداد باتجاه الشمال في الوقت نفسه. وقد بدأت الخطوات الأولى للعمل هناك في خريف سنة ١٣٢٩هـ/ ١٩١١م. فقد وصلت فرقة من مهندسي الشركة البانية إلى الموصل في الرابع عشر من ذي القعدة ١٣٢٩هـ/ الخامس من نوفمبر ١٩١١م لإعداد تقريرها عن أعمال المسح التي قامت بها لمسار السكة بين نصيبين

---

(11) NARA, RG 84, "Industrial Notes from Bagdad", by Am. Con., Bagh., dated 21.7.1910.

والموصل. وكانت أربع فرق أخرى تقوم بعملية مسح مماثلة للمسار بين الموصل وبغداد. وتلقت تلك الفرق توجيهات من مراجعها بضرورة إنهاء أعمال المسح ورسم الخرائط لغرض تقديمها إلى الباب العالي بأسرع وقت ممكن. وأكدت التوجيهات أيضًا ضرورة إعداد خرائط بديلة للمسار لتقديمها إلى الباب العالي عند رفضه لأي خريطة سبق تقديمها له. وتزامن مع عمل تلك الفرق وصول عدد من الألمان العاملين في الشركة إلى بغداد، حيث أخذوا يستأجرون منازل بإيجارات عالية مدفوعة مقدمًا لمدة ثلاث سنوات. وكانت قمة ذلك التدفق وصول (مسينير باشا Meissner) وعائلته إلى بغداد في السابع من ذي الحجة ١٣٢٩هـ/ الثامن والعشرين من نوفمبر ١٩١١م ليتولى إدارة أعمال الشركة في العراق(١٢). ومسينير هو المهندس الألماني الذي أشرف قبلها على بناء سكة حديد الحجاز، كما أنه عالم مختص بالشرقيات(١٣). ولما كان هو قطب الرحى في جميع أنشطة شركة سكة حديد بغداد في العراق فقد سلط القنصل العام البريطاني في بغداد الضوء على بعض ملامح شخصيته، فذكر أنه وصل إلى بغداد أول مرة تسبقه شهرته الكبيرة باعتباره المهندس الباني لسكة حديد الحجاز، وكان حريصًا على تعزيز تلك الشهرة، فحول نفسه إلى شعلة نشاط متوقد،

---

(12) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Nov. 1911.

(١٣) لونكريك، المرجع نفسه، ج١، ص١٠٩. وهو يجعل تاريخ وصوله إلى بغداد في أغسطس ١٩١١م. والأصح هو التاريخ الذي أثبته تقرير القنصلية العامة البريطانية في بغداد المشار إليه في الهامش السابق.

لا يهدأ ولا يستقر في مكان، يتنقل من هنا إلى هناك لمتابعة كل صغيرة وكبيرة. ولحظ القنصل العام أن شخصيته طغت - نتيجة ذلك - على شخصيات معاونيه الذين تعمد اختيارهم كي يكونوا ضعفاء أمامه، نظرًا لغيرته الشديدة على سلطته(١٤).

ولم يطل مقام مسينير باشا في بغداد كثيرًا، إذ سافر بعد أيام معدودة إلى الموصل ومكث فيها نحو عشرين يومًا. والتقى هناك بنائب القنصل البريطاني وأخبره أن سكة الحديد لا يمكن أن تصل إلى الموصل قبل مضي سنتين، ولا إلى بغداد قبل أربع سنين. وخلال غياب مسينير في الموصل ظل مهندسو الشركة في بغداد متوقفين عن العمل، مما أثار مجموعة من التكهنات في المدينة. إذ أشاع بعضهم أن السلطات العثمانية هي التي أوقفت العمل سخطًا على الحكومة الألمانية لأنها زودت إيطاليا بمؤن وذخائر حربية وهي في حالة حرب مع الدولة العثمانية(١٥). وعزا بعضهم توقف العمل للضغوط البريطانية بسبب رغبة الجانب البريطاني في تولي بناء السكة في مقطعها الممتد بين بغداد والموصل أو بين بغداد ونصيبين. وروى آخرون أن الألمان أنفسهم هم الذين أوقفوا العمل جراء عدم توافر الأمن في الأراضي العراقية. وقيل أيضًا إن بلدية بغداد اعتذرت عن

---

(14) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during October 1913.

(١٥) يشير إلى الحرب العثمانية - الإيطالية بعد غزو إيطاليا لولاية طرابلس الغرب. واستمرت من أكتوبر ١٩١١م حتى أكتوبر ١٩١٢م.

عدم توثيق عقود إيجار المنازل التي استأجرها المهندسون الألمان، وأخبرت في الوقت نفسه من اختاروا منهم السكن في مخيم أقيم خارج المدينة - في الفضاء الممتد بينها وبين ضاحية الكاظمية - عدم مسؤوليتها عن أي هجمات قد يشنها الأعراب على مخيمهم(١٦). ومع الإقرار باضطراب حبل الأمن العام في العراق حينئذ - مما يجعل من الصعب على السلطات ضمان الأمن الكامل لمخيمات تقام خارج المدن - يبدو من المستبعد اعتذار البلدية عن عدم توثيق عقود الإيجار، إلا إذا كانت تسعى لعرقلة عمل الشركة البانية للمشروع، وهو أمر لا دليل عليه، بل إنه يناقض رغبة الحكومة المعلنة.

وروى القنصل الأمريكي في بغداد في تقريره التجاري عن سنة ١٣٢٩هـ/ ١٩١١م أن أعمال المسح لمسار السكة بدأت في أواخر تلك السنة من بغداد باتجاه الموصل، ومن الموصل نحو تل حلف. وذكر أن أعمال مد السكة اكتملت فعلاً إلى قرب مدينة أضنة، وهي تتقدم منها شرقًا نحو الموصل. أما العمل الإنشائي من جهة بغداد فكان يؤمل بدؤه في ربيع سنة ١٣٣٠هـ/ ١٩١٢م أو أوائل صيفها، وأضاف أن العمل كله ينتظر إنجازه خلال خمس سنين حين يلتقي مد السكة من الجانبين في تل حلف(١٧). وبناء على ذلك كان ملاك الشركة البانية في بغداد مطلع سنة ١٣٣٠هـ/ ١٩١٢م يعمل تحت

---

(16) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Dec. 1911.

(17) NARA, RG 84, "Annual Trade Report of the Bagdad Consular District in 1911", by Am. Con., Bagh., dated 30.7.1912.

ضغط كبير لإنجاز عملية مسح الخط في مقطعه الممتد بين بغداد ونصيبين، حيث كانت قد بقيت منه مسافة مئة كيلومتر لم تمسح بعد. بينما كانت المادة الثالثة من العقد المبرم بين الحكومة العثمانية والشركة البانية تلزم الشركة بتقديم خرائط المسار في تاريخ محدد كان حلوله وشيكًا حينئذ. ومن أجل إيفاء الشركة بالتزامها ذاك قسمت مسار السكة بين بغداد ونصيبين إلى ستة مقاطع أوكلت أعمال المسح في كل منها إلى فرقة عمل خاصة. وفي غضون ذلك انتظمت أعمال الشركة في بغداد في مقرها الرئيس الكائن في قصر كاظم باشا شرق نهر دجلة ومكتبها الفرعي غربي النهر. وكان يتولى العمل هناك تحت رئاسة مسينير باشا مجموعة من الشبان حسنو التصرف جادون في أعمالهم على حد ملاحظة القنصل البريطاني العام في بغداد(١٨).

وقد نجحت الفرق المسحية في إتمام المهمة المنوطة بها، وجهزت خرائط مسار السكة من بغداد إلى حلب في السابع والعشرين من صفر ١٣٣٠هـ/ الخامس عشر من فبراير ١٩١٢م، فأرسلت إلى السلطات الحكومية في إسطنبول. وفي غضون ذلك أخذ مهندسو الشركة في بغداد يتحدثون عن بناء سكة "خدمية" من بغداد إلى سامراء تسير بمحاذاة الضفة الشرقية لنهر دجلة، بهدف نقل المواد اللازمة لبناء سكة الحديد. وقد أثار ذلك الحديث توقعًا بريطانيًا بوجود نية لتغيير مسار الخط في مقطعه الممتد من بغداد إلى الموصل من غرب دجلة إلى

---

(18) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Jan. 1912.

شرقها(١٩). وترددت في بغداد - أواسط شهر ربيع الآخر ١٣٣٠هـ/ أبريل ١٩١٢م - أقاويل عن إقرار الحكومة المركزية في إسطنبول مسار السكة من حلب إلى بغداد الذي اقترحته الشركة الألمانية. ولكن مسينير باشا عدل تلك الأقاويل وجعلها مجرد "دلائل" على الموافقة الحكومية، وليست موافقة نهائية(٢٠). وكان مهندسو الشركة على أي حال يتوقعون بدء العمل في إنشاء السكة من بغداد نحو الموصل بحلول السابع عشر من جمادى الآخرة ١٣٣٠هـ/ الأول من يونيو ١٩١٢م سواء أقرت الحكومة خرائط المسار المقدمة لها أو لم تقرها(٢١). وكان مسينير باشا في غضون ذلك دائب الحركة، إذ توجه إلى البصرة وعاد منها إلى بغداد في الخامس عشر من جمادى الأولى ١٣٣٠هـ/ الثاني من مايو ١٩١٢م. ولكنه غادرها سريعًا متجهًا إلى الموصل هذه المرة بهدف ترتيب استملاك الأراضي التي ستمر بها السكة مع المسؤولين العثمانيين هناك(٢٢).

ولم تتحقق توقعات مهندسي الشركة حول تاريخ بدء العمل في مقطع بغداد - الموصل، إذ تأخر حتى الثالث عشر من شعبان ١٣٣٠هـ/ السابع والعشرين من يوليو ١٩١٢م، حين

---

(19) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Feb. 1912.

(20) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the months of Mar. & Apr.1912.

(21) NARA, RG 84, No. 13, Am. Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 17.3.1912.

(22) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of May 1912.

وضع والي بغداد حجر الأساس للمشروع وألقى هو ومسينير باشا كلمتين بالمناسبة أمام عدة مئات من المدعوين(٢٣). وتألف ذلك الحشد من رجال السلك القنصلي المعتمدين في بغداد وموظفي الحكومة المحليين ووجهاء بغداد. وقد أنيطت مهمة إنشاء ذلك المقطع إلى (شركة فيليب هولزمان Philipp Holzmann & Co.) من فرانكفورت باعتبارها مقاولاً ثانويًا لدى شركة سكة حديد بغداد. وباشر المقاول الثانوي مهامه بدءًا بأعمال التعلية الترابية لمسار السكة بين بغداد وسامراء، بحيث يكون ذلك المسار أعلى قليلاً من ارتفاع أعلى مستوى ممكن لفيضان نهر دجلة. وكانت فرشة الحصى اللازمة للتعلية تجلب بوسائل النقل النهري البدائية (الشخاتير والقفف والأكلاك)(٢٤) منحدرة مع تيار نهر دجلة من سامراء، وهي عملية مكلفة جدًا ولكن لا بديل لها(٢٥).

وقد أنجزت أغلب أعمال التعلية الترابية بصورة ممتازة بحلول شهر المحرم ١٣٣١هـ/ ديسمبر ١٩١٢م. ولكن العمل بمجمله كان يتقدم ببطء، مما أثار أقاويل في بغداد حول تلقي مسينير باشا تعليمات من المراجع العليا في شركته

---

(23) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during July 1912.

وقد نشرت مجلة لغة العرب (العدد ٣، أيلول ١٩١٢، ص١١٧) وصفًا لذلك الاحتفال.

(٢٤) وسائط نقل مائية محلية الصنع، ولمعرفة توصيفها يراجع: السعدون، خالد، ملامح الاقتصاد العراقي في العهد العثماني الأخير ١٩٠٥-١٩١٤. الشارقة، منشورات جامعة الشارقة، ٢٠٠٤م، ص٥٣ و ص٦٤.

(25) NARA, RG 84, No. 31, Am. Con., Bagh., to Sec. of St., Wash., dated 26.7.1912.

بتعمد الإبطاء في العمل(٢٦). وتناول القنصل الأمريكي في بغداد - في تقرير أعده في صفر ١٣٣١هـ/ يناير ١٩١٣م - ذلك التباطؤ نافيًا أن يكون مرده عقبات هندسية، حيث يخلو مسار السكة من بغداد إلى حلب مرورًا بالموصل من عقبات كهذه. ولذلك فإن سبب التباطؤ عائد لاعتبارات سياسية - مالية محضة، فقد كف البنك الألماني عن تزويد الشركة البانية بالأموال لأنه يفضل إبقاء الأموال تحت اليد في خزائنه نتيجة التوتر السياسي السائد في أوربا حينئذ(٢٧). ولحظ القنصل العام البريطاني في بغداد في الشهر التالي وجود ذلك "البطء الشديد" في بناء السكة "لسبب أو لآخر". وكان من دلائل التباطؤ أن مهندسين عديدين متعاقدين مع الشركة البانية غادروا بغداد لانتهاء عقود عملهم وعدم رغبة الشركة بتجديدها. ونقل القنصل العام عن مصدر وصفه بأنه "ثقة" ترجيحه عدم إتمام سكة الحديد بشكلها المرسوم سابقًا، ووجوب تغيير مسارها كي تمر بخانقين وكركوك والموصل وديار بكر. ولكن ذلك التباطؤ وما سببه من أقاويل لم يحل دون استمرار الشركة في العمل البطيء على المسار

---

(26) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for Dec. 1912.

(27) NARA, RG 84, File No. 850, " Report on Political Condition in Mesopotamia with special reference to the Bagdad Railroad ", by Am. Con., Bagh., dated 17.1.1913.

وقد لاحظت مجلة لغة العرب (العدد ١٠، نيسان ١٩١٣، ص٤٧٣) ذلك التعثر وعزته إلى الصعوبات المالية الناجمة عن الحرب العثمانية - البلقانية التي كانت دائرة حينئذ.

المقرر، حيث باشرت ببناء الجسور الصغيرة والقناطر بالإسمنت المسلح في المقطع الذي أنجزت تعليته الترابية بين بغداد وسامراء(٢٨).

وعززت تلك الأقاويل عن وضع العمل في السكة مغادرة مسينير باشا بغداد إلى حلب في الثاني عشر من ربيع الآخر ١٣٣١هـ/ العشرين من مارس ١٩١٣م. وقد نقل مصدر "موثوق" للقنصل العام البريطاني قول الباشا قبل مغادرته إنه سوف يبرق من حلب إلى المهندس الأقدم للشركة - الذي أوكل له إدارة الأعمال في غيابه - قراره حول الاستمرار في العمل على النمط المتقطع الحالي أو إيقافه كليًا(٢٩). ولا توضح الوثائق البريطانية - التي كانت تسجل باهتمام كبير كل ما يتعلق بالسكة - سبب ذلك التعثر في عمل الشركة البانية، وقد اعترف القنصل البريطاني العام في بغداد في شهر جمادى الأولى ١٣٣١هـ/ أبريل ١٩١٣م بصعوبة معرفة حقيقة ما يجري، بل إنه شكك فيما إذا كان (الهر شرويدر Schroeder) القائم بأعمال مسينير باشا يمتلك أي معلومات كافية عنه، ولكنه أضاف أن ذلك الوضع لم يوهن عزيمة ملاك الشركة العاملة في العراق، فثابر على مواصلة العمل في المشروع، وإن كان بفتور كبير(٣٠).

---

(28) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Feb. 1913.

(29) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Mar. 1913.

(30) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of Apr.1913.

وعاد القنصل العام في الشهر اللاحق ليعزو سبب التعثر في عمل الشركة إلى "كبح مالي عنيف"، ولكن تلك الضائقة المالية لم تحل دون تقدم العمل بشكل وئيد، فلم يبق لإنجاز التعلية الترابية بين بغداد وسامراء سوى كيلومترات قليلة.

ويتواصل العمل بصورة جيدة في تنفيذ الجسور ومسارب الأمطار، بيد أن فكرة مد قضبان السكة على هذا المقطع تم التخلي عنها، وهو ما أدى إلى سفر مسينير باشا إلى حلب في طريقه إلى أوروبا للتمتع بإجازة. وفعل الشيء نفسه عدد آخر من منسوبي الشركة الأوروبيين لاحقًا(٣١). وكرر القنصل العام في رجب ١٣٣١هـ/ يونيو ١٩١٣م التصريح بعدم معرفته بما هو جار من عمل في مقطع السكة بين سامراء وبغداد، لأن طاقم الشركة البانية نفسه يقدم معلومات متضاربة حول الأمر، وعبر عن ظنه بأن العمل هناك متوقف كليًا(٣٢).

أنهى مسينير باشا إجازته في أوروبا وعاد إلى بغداد في الحادي عشر من شوال ١٣٣١هـ/ الحادي عشر من سبتمبر ١٩١٣م. ووجد أن العمل في الجسور ومسارب الأمطار بين بغداد وسامراء لم ينجز بعد، كما أن قضبان السكة لم يتم مدها على ذلك المقطع، وتلك دلائل على أن الشركة لم تتخط

---

(31) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq for the month of May 1913.

(32) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during June 1913.

العقبات المالية التي تعترض سبيل عملها حسب اعتقاد القنصل العام البريطاني في بغداد(٣٣).

ولكن نائب القنصل الأمريكي في بغداد بدد قتامة تلك الصورة حين ذكر أن مسينير باشا عقد خلال وجوده في أوروبا لقاءات عديدة مع كبار المسؤولين في البنك الألماني، وأسفرت تلك اللقاءات عن نتيجة مواتية تخدم تقدم العمل في إنشاء السكة. وترتب على ذلك عودة مسينير بعزم وتصميم قويين لدفع العمل في مقطع بغداد - الموصل بأنشط وأسرع ما يمكن، على الرغم من أن ما سببته الحرب البلقانية(٣٤) من استنزاف لموارد الخزينة العثمانية يحول دون دفع الجانب العثماني للضمانة الكيلومترية بانتظام. ونقل نائب القنصل عن مسينير قوله إنه يخطط لافتتاح مقطع من السكة يمتد من بغداد إلى قرية سميكة (الدجيل حاليًا) الواقعة في منتصف الطريق بين بغداد وسامراء في جمادى الآخرة ١٣٣٢هـ/ مايو ١٩١٤م، ويلي ذلك افتتاح كامل المقطع إلى سامراء في ذي القعدة ١٣٣٢هـ/ أكتوبر ١٩١٤م بدلاً من جمادى الأولى ١٣٣٢هـ/ أبريل ١٩١٤م كما كان مقررًا في الأصل(٣٥).

---

(33) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during Sep. 1913.

(٣٤) حرب شنتها دول التحالف البلقاني ضد الدولة العثمانية في أكتوبر ١٩١٢م، ولم تنته إلا في مايو ١٩١٣م. راجع: يحيى، جلال، التاريخ الأوروبي الحديث والمعاصر حتى الحرب العالمية الأولى (د. ت.)، ج٢، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، ص٥٣٩.

(35) NARA, RG 84, File No. 877, "Progress in the construction of Bagdad Railway", by Am. Vice Con., dated 27.10.1913.

وقد أطّلع مسينير باشا نائبَ القنصل الأمريكي في بغداد على مخطط أعدته الشركة عن مواقع بناء محطات القطار المزمع بناؤها على مقطع بغداد – سامراء، وبُعدِها عن مدينة قونية التي تشكل نهاية سكة حديد الأناضول وبداية سكة حديد بغداد، وهو على الشكل الآتي:

اسم المحطة	بعدها عن قونية (كليومتر)	تصنيفها حسب أهميتها وكبرها
بغداد	١٧١٥,٨٠٠	درجة أولى
الكاظمية	١٧٠٦,٥٦٠	درجة ثالثة
التاجي	١٦٩٥,١٢٠	نقطة تقاطع وتوقف وجيز
خان المشاهدة	١٦٧٤,٢٥٠	نقطة تقاطع وتوقف وجيز
سميكة	١٦٥٤,٢٦٠	درجة ثالثة
بلد	١٦١٨,٦٥٠	درجة ثالثة
اسطبلات	١٥٩٩,٨٥٠	نقطة تقاطع وتوقف وجيز
سامراء	١٥٧٩,٠٠٥	درجة ثانية

وعلل مسينير حرصه على افتتاح مقطع السكة القصير إلى سميكة في السادس من جمادى الأولى ١٣٣٢هـ/ الأول من أبريل ١٩١٤م – بدلاً من انتظار إكمال المقطع كله إلى سامراء – برغبته في قبض الضمانة الكيلومترية عن هذا الجزء قبل ستة أشهر من الموعد المحدد أصلاً. وعلق نائب القنصل على ذلك بقوله: إن قبض تلك الضمانة – إذا تم – سيكون الفائدة الوحيدة التي تجنيها الشركة من فتح هذا المقطع القصير الذي لن يعود تشغيله بمردود مالي ذي بال، في حين أن

المقطع كله حتى سامراء سيكون أكثر مقاطع سكة حديد بغداد دخلاً، إذ مع قلة البضائع التي ستنقل على هذا المقطع سيكون نقل الزوار الفرس بين بغداد وسامراء كبيرًا جدًا(٣٦).

وكان العمل في بناء سكة الحديد في أواخر سنة ١٣٣١هـ/ ١٩١٣م وأوائل سنة ١٣٣٢هـ/ ١٩١٤م يتقدم، ولكن ليس بالسرعة التي كان مسينير يؤملها حسب ما لحظه القنصل العام البريطاني في بغداد(٣٧). وبناء على ذلك عدل مسينير توقعاته، فغدا افتتاح مقطع السكة إلى سميكة منتظرًا في السابع من رجب ١٣٣٢هـ/ الأول من يونيو ١٩١٤م، وافتتاح كامل المقطع إلى سامراء في ذي الحجة ١٣٣٢هـ/ نوفمبر ١٩١٤م أو الشهر الذي يليه(٣٨). وقد صدق توقعه بالفعل فيما يخص مقطع سميكة حيث تم افتتاحه في التاريخ الذي حدده تمامًا. وأخذت الشركة تسير عليه قطارًا واحدًا يوميًا في الاتجاهين. وكانت رحلة ذلك القطار بين المحطتين اللتين تبعد إحداهما عن الأخرى واحدًا وأربعين ميلاً فقط تستغرق ساعتين تتخللهما ثلاث وقفات(٣٩). ولكن أمل مسينير باستلام الضمانة الكيلومترية عن المقطع المفتتح خاب، لأن السلطات الحكومية العثمانية رفضت دفعها حتى تسليم

---

(36) Ibid.

(37) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during Nov. & Dec. 1913 and Jan. 1914.

(38) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during Feb. & Mar. 1914.

(39) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during May 1914.

المقطع الممتد إلى سامراء كاملاً، وعللت رفضها بأن المقطع القصير المفتتح لن يحقق لها دخلاً ماليًا من نقل المسافرين أو الحمولات، كما أن عقد الامتياز نص على إلزام الجانب الحكومي بدفع الضمانة حين يكون طول المقطع المنجز لا يقل عن مئتي كيلومتر. وجعل نائب القنصل الأمريكي في بغداد ذلك الخلاف سببًا لعدم إقامة احتفال رسمي عند افتتاح ذلك المقطع كما كانت الشركة قد خططت بداية(٤٠).

وتواصل العمل - بالرغم من ذلك الخلاف - في إنشاء بقية المقطع إلى سامراء بشكل حثيث، مما مكن الشركة من إنجازه في الموعد المقرر أصلاً، حيث افتتح رسميًا في السابع عشر من ذي القعدة ١٣٣٢هـ/ السابع من أكتوبر ١٩١٤م، وتزامن افتتاحه مع إعلان السلطات الحكومية عن توفيرها الأموال اللازمة لاستمرار العمل في مقطع السكة الممتد بين سامراء والموصل. وقد أثار ذلك الإعلان غبطة القنصل الأمريكي في بغداد؛ لأن بناء ذلك المقطع سيتطلب توفير مواد كثيرة مستوردة لا مفر من جلبها من الولايات المتحدة الأمريكية، نظرًا للحرب العالمية الأولى الجارية في الساحة الأوربية حينئذ(٤١). ولكن تلك الغبطة تبددت سريعًا، إذ كتب القنصل نفسه بعد أيام مبينًا تلقيه معلومات تفيد بعدم توافر الأموال اللازمة لدى الشركة للاستمرار في عملها، وهو وضع

---

(40) NARA, RG 84, File No. 877, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 02.6.914.

(41) NARA, RG 84, File No. 877, No. E-34, Am. Con., Bagh., to Am. Amb., Const., dated 10.10.1914.

يحتمل أن يستمر لأمد غير محدد، مما جعلها تقرر عدم المباشرة بالعمل في مقطع سامراء - الموصل. وأضاف أن الشركة أخذت تسرح الكثير من منسوبيها من أعمالهم، انتظارًا لقرار نهائي حول استمرارها في العمل أو عدمه(٤٢).

مشكلة نقل المواد اللازمة لإنشاء السكة:

لم تكن المشكلة المالية هي العقبة الوحيدة التي كابدتها الشركة البانية وأعاقت عملها، بل واجهت مشكلة أخرى لا تقل عن سابقتها تعقيدًا. وتمثلت تلك المشكلة في كيفية نقل مواد البناء ومعدات السكة وآلياتها من البصرة، ميناء الوصول، إلى بغداد نقطة بدء التنفيذ باتجاه الشمال. وقد كان من الأسهل للشركة فنيًا وعمليًا لو أنها بدأت مد السكة من البصرة باتجاه بغداد، حيث يبدأ المد من رصيف الميناء، وبذا يكون أي كيلومتر يمد من السكة وسيلة لنقل المواد اللازمة لإنشاء الكيلومتر الذي يليه. ولكن النزاع السياسي المعروف بين بريطانيا وألمانيا والدولة العثمانية حول من يبني مقطع بغداد - البصرة من السكة قضى على تلك الإمكانية، وأجبر الشركة الألمانية على بدء الإنشاء من بغداد. ولذلك كان عليها التعامل مع مشكلة نقل مستلزماتها من ميناء البصرة إلى بغداد على بعد أكثر من خمسمئة كيلومتر.

ولقد كانت تلك المشكلة حاضرة في ذهن مسينير باشا منذ وصوله إلى بغداد في ذي القعدة ١٣٢٩هـ/ نوفمبر ١٩١١م.

---

(42) NARA, RG 84, File No. 877, No. E-35, Am. Con., Bagh., to Am. Amb., Const., dated 16.10.1914.

وكان يرى حلها في قيام اندماج ملاحي بين البواخر التي ستشغلها الشركة البانية - بموجب التخويل الذي منحها إياه عقد الامتياز - وبين المؤسستين الملاحيتين العاملتين في نهر دجلة فعلاً، وهما (الإدارة النهرية) الحكومية، وشركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية (لنج Lynch)(٤٣)، وهي بريطانية. فاتحاد بين تلك الأطراف الثلاثة سيكون قادرًا على القيام بتلك المهمة الضخمة. وبدأ مسينير بالفعل مفاوضات مع هاتين المؤسستين عارضًا أن تكون حصة كل طرف في المؤسسة المنتظرة هي الثلث، على أن يزاد عدد المراكب التي تشغلها المؤسسة الجديدة في نهر دجلة لتسريع تقدم العمل في سكة الحديد. وحاول مسينير التغلب على الحساسية البريطانية تجاه المشروع الألماني بتقديم مغريات، مثل القول بأن المراكب الجديدة ستبنى في بريطانيا، وأن خبرة شركة لنج بالملاحة في نهر دجلة سوف يعتمد عليها، وقرن تلك الإغراءات بالضغط بقوله إن شركة لنج يجب أن تتقبل فكرة الاندماج وإلا ستتم ترتيبات أخرى لنقل مواد السكة صعودًا في نهر دجلة دون أن تنال شركة لنج شيئًا من العائد المالي الكبير المنتظر(٤٤).

وقد تدارس القنصل العام البريطاني في بغداد الأمر مع المستر تود Tod المدير المحلي لشركة لنج، وبدا لهما أن الحاجة لنقل نحو ثلاثمئة ألف طن من مواد سكة الحديد من

---

(٤٣) اعتاد العراقيون على لفظ كلمة Lynch لنج وأصبحوا يسمون تلك الشركة (بيت لنج) لذلك جرى اعتمادها في هذا البحث.

(44) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Dec. 1911, op.cit.

البصرة إلى بغداد خلال السنوات الخمس التالية توجب على الأقل مضاعفة الطاقة التحميلية لمؤسسات الملاحة العاملة في نهر دجلة، إذا ما أريد للتجارة الاعتيادية الاستمرار بشكلها الراهن. وتبين لهما أن مسينير باشا لا يبالي بالاعتبارات السياسية، ويهتم فقط بفعالية ترتيبات النقل المتخذة وكفاءتها. ولكنهما أبديا شكوكًا في أن الدكتور (أندروكس Endrucks)، ممثل البنك الألماني والمسؤول عن الجوانب التجارية للمشروع، يرغب في أن تتم كل الزيادة في الطاقة التحميلية لحساب أسطول الإدارة النهرية الحكومية حصرًا. ولعله هدف من وراء ذلك إقامة سيطرة ألمانية أو تأثير مهيمن ألماني على تلك الإدارة. وقد اعترف أندروكس أمام القنصل العام البريطاني في بغداد بميله لفكرة نقل مستلزمات سكة الحديد عن طريق الإدارة النهرية وحدها، نافيًا أن يكون مرد ذلك وجود ميول لديه مضادة للبريطانيين. أما وجهة نظر المستر تود حيال الموضوع فكانت مطابقة لفكرة مسينير باشا في ضرورة إيجاد أسطول ثلاثي لنقل مواد السكة فقط، بشرط الإبقاء على أعمال الشحن الاعتيادية لشركة لنج والإدارة النهرية على ما هي عليه دون تغيير، أي أن تظلا متنافستين في هذا المجال. وتوقع لمؤسسته مكانة متميزة في الاتحاد المزمع، نظرًا لطول خبرتها الملاحية في نهر دجلة، وما أحرزته من نجاح كبير في ذلك المجال. وكان رأي القنصل العام هو أن ذلك المشروع يبدو عمليًا إذا توصلت الأطراف الثلاثة إلى شروط مقبولة(٤٥).

---

(45) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Jan. 1912, op.cit.

والجدير بالذكر هنا أن عقد إنشاء السكة خول الشركة البانية تشغيل ثلاث بواخر أو أكثر في نهر دجلة للقيام بنقل مستلزمات البناء من ميناء البصرة إلى بغداد. فاهتم مسينير باشا بأمر متصل وهو تأمين عدم انحدار تلك البواخر من بغداد إلى البصرة فارغة في رحلة العودة، فقام بمفاتحة شركة لنج والإدارة النهرية الحكومية بالأمر، وتوصل معهما إلى ترتيب يسمح بموجبه لبواخر شركة سكة الحديد بنقل الحمولات عند انحدارها من بغداد إلى البصرة مقابل "حصة" تنالها المؤسستان المذكورتان من ريع تلك العمليات(٤٦).

ويمثل ذلك الاتفاق إقرارًا ألمانيًا بممارسة هاتين المؤسستين احتكارًا واقعيًا للملاحة في نهر دجلة وإن لم يعززه سند قانوني ظاهر. ولعل ذلك الإقرار يعكس ما مر ذكره من رغبة مسينير باشا في تجنب إثارة حساسية البريطانيين بما قد يعرقل أعمال شركته. ولم يكن مسعى مسينير ذاك إلا تحوطًا لأمر مستقبلي، حيث لم تكن شركته قد وضعت حينئذ بواخرها في نهر دجلة بالفعل(٤٧). وورد بعد عدة شهور خبر عن تلك البواخر المنتظرة حين كتب القنصل الأمريكي في بغداد في شعبان ١٣٣٠هـ/ يوليو ١٩١٢م مبينًا أن خمسة زوارق بخارية كانت تبنى لصالح

---

(46) NARA, RG 84, No. M.C. 79, Am. Con., Bagh., to Am. Amb., Const., dated 24.2.1912.

(47) NARA, RG 84, No. 13, Am. Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 17.3.1912

الشركة، ويؤمل إنجازها خلال مدة تُراوح بين ثمانية أشهر واثني عشر شهرًا(٤٨).

ولم ينتظر مسينير باشا إنجاز بناء الزوارق الخاصة بشركته للبدء في نقل مستلزمات إنشاء السكة، بل تحرك لتدبير أمر النقل دون إبطاء. ومن أجل تلك الغاية سافر إلى البصرة في ربيع الآخر ١٣٣٠هـ/ أبريل ١٩١٢م وبمعيته الدكتور أندروكس(٤٩). ونجح هناك في تأجير سبعة زوارق (قطر tugs) وما بين ثماني عشرة إلى عشرين (جنيبة barges) - مقطورة يسحبها زورق القطر وتعرف محليًا باسم دوبه - للقيام بعملية النقل. وتم التوصل إلى اتفاق "غير معلن" بينه وبين شركة لنج تتولى الشركة بموجبه عملية الإشراف على تشغيل ذلك الأسطول(٥٠). ويبدو وصف الاتفاق بأنه "غير معلن" أمرًا غريبًا، ولعل المقصود هو أنه اتفاق "عملي" لا تتضمنه اتفاقية معلنة. وكانت الزوارق والجنائب المستأجرة مملوكة لشركة لنج والإدارة النهرية الحكومية. وقد بدأت بالفعل عملية النقل تلك في غضون شهر جمادى الآخرة ١٣٣٠هـ/ يونيو ١٩١٢م حيث كانت الحمولات تفرغ على رصيف يقع على ضفة نهر دجلة اليمنى مقابل القنصلية العامة البريطانية في محلة السنك. وأخذت عملية النقل تلك تعاني من العقبة المألوفة التي تعترض سبيل الملاحة في نهر دجلة خلال موسم

---

(48) NARA, RG 84, No. 31, Am. Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 26.7.1912.

(49) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Mar.& Apr. 1912, op.cit.

(50) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... May 1912, op.cit.

انخفاض منسوب مياهه (الصيهود) بين شهري يوليو وديسمبر من كل عام، فتنخفض كمية المواد المنقولة إلى أدنى حد وتتكدس البقية في ميناء البصرة، إلى أن يستعيد النهر منسوبه الملائم للملاحة في شهر فبراير(٥١).

وخلال ذلك تواصل العمل على تنفيذ فكرة مسينير باشا عن الاتفاق الملاحي الثلاثي، وذكر مدير شركة لنج في بغداد في شعبان ١٣٣٠هـ/ يوليو ١٩١٢م أن توقيعًا بالأحرف الأولى تم في أوروبا على مسودة اتفاقية بين الأطراف الثلاثة، ونصت المسودة على تأسيس نقابة نقل برأسمال قدره خمسون ألف جنيه إسترليني مقسم على ثلاث حصص متساوية بين الحكومة العثمانية وألمانيا وبريطانيا، وإذا ما أخفق الجانب العثماني في تمويل أي جزء من الحصة المقررة له يقسم ذلك الجزء بالتساوي بين الجانبين الألماني والبريطاني، ونصت المسودة كذلك على بناء زوارق القطر والجنائب العائدة للنقابة في أحواض بناء سفن ألمانية وبريطانية مناصفة، وأناطت المسودة إدارة عمل النقابة بصورة كاملة بشركة لنج. وعلى الرغم من أن الاتفاق لم يبرم بشكله النهائي إلا أن مدير شركة لنج توقع أن تبدأ النقابة أعمالها فعليًا بحلول شهر ذي الحجة ١٣٣٠هـ/ نوفمبر ١٩١٢م(٥٢).

---

(51) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during June 1912.

والسنك إحدى محلات بغداد القديمة التي ما تزال قائمة، راجع رؤوف، عماد عبدالسلام، الأصول التاريخية لمحلات بغداد، بغداد: مكتبة المثنى، ٢٠٠٤، ص ص ٥٩ - ٦١.

(52) NARA, RG 84,No. M.C.327, Am. Con., Bagh., to Am. Amb., Const., dated 06.9.1912.

ويبدو أن تلك المسودة كانت مجرد مقترح أدخلت عليه تعديلات كبيرة لاحقًا، فقد روى القنصل الأمريكي في بغداد في شوال ١٣٣١هـ/ سبتمبر ١٩١٢م استلامه معلومات من إسطنبول تفيد بأن "مقترحات" وضعت أمام الباب العالي تقضي بتأسيس مؤسسة مستقلة تمتلك وتشغل البواخر التي سمحت بها اتفاقية إنشاء سكة الحديد للشركة البانية، وأسست تلك المؤسسة بالفعل في بلجيكا في الثامن عشر من رجب ١٣٣٠هـ/ الثالث من يوليو ١٩١٢م، وهي مملوكة لكل من شركة لنج والبنك الألماني، ويتألف رأسمالها من خمسة آلاف سهم، قيمة كل واحد منها خمسمئة فرنك. وتبلغ حصة كل واحد من الشريكين ألفين وأربعمئة وسبعة وتسعين سهمًا. ويخصص سهم واحد لكل واحد من الأشخاص الآتية أسماؤهم: (هنري لنج Lynch) و(بيري Parry) و(نيكولسن Nicholson) من شركة (لنج، وهلفرش Halferich) و(رايس Riese) و(بيشوف Bischoff) من البنك الألماني(٥٣). ويلحظ هنا أن حصة الجانب العثماني التي جرى الحديث عنها سابقًا قد أسقطت، إذ أفشل الوضع السياسي الذي كان سائدًا في إسطنبول محاولات إقناع الحكومة العثمانية بالإسهام بثلث رأسمال النقابة الجديدة(٥٤).

وقد أوضح تقرير لاحق للقنصل الأمريكي - كتب في شهر شعبان ١٣٣١هـ/ يوليو ١٩١٣م - أن عدم اشتراك الحكومة العثمانية في رأس المال لا يحرمها من الاستفادة من قيام

---

(53) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... July 1912, op.cit.

(54) NARA, RG 84,No.M.C. 327, op.cit.

النقابة الجديدة التي حملت اسم (شركة النقل النهري في الشرق Societe' de Transport Fluviauk en Orient). وتتمثل تلك الفائدة في تسريع إنجاز سكة الحديد من جانب، وانتقال ملكية زوارق القطر وجنائب النقابة للحكومة بعد إنجاز العمل في السكة من جانب آخر. وأضاف أن النقابة ستشغل خمسة زوارق قطر بخارية وثماني عشرة جنيبة حينما يكتمل أسطولها، وإلى أن يتم ذلك شغلت النقابة بالفعل زورق قطر واحد اسمه "شيرين" وجنيبتين. وقد تعاقدت النقابة مع فرع المؤسسة الألمانية (فونكهاوس Wonckhaus) في البصرة لتولي مهمة شحن مواد السكة إلى بغداد، فشغلت تلك المؤسسة أسطولاً مؤلفًا من ثلاثة زوارق قطر وثماني جنائب - فضلاً عن زورق النقابة وجنيبتيها - للقيام بتلك المهمة إلى أن يتكامل أسطول النقابة، فينتهي عندها العقد مع فونكهاوس، وتنقل مسؤولية إدارة الأسطول إلى شركة لنج. ولم تقتصر شركة سكة الحديد خلال ذلك على نقل موادها بتلك الوسيلة فقط، بل كانت تشحن ما تستطيعه منها في خطوط الملاحة النهرية الأخرى العاملة في نهر دجلة(٥٥). وكان كل زورق قطر يسحب جنيبتين في العادة، وتبلغ حمولة الجنيبة الواحدة ثمانمئة طن(٥٦). أما عملية بناء الأسطول المنتظر فقد أوكل الجزء الأكبر منها لشركة لنج، فأخذ حوض بناء السفن العائد لها في المعقل على شط العرب يوالي تباعًا بناء أربعة

---

(55) PRO, FO 424/327, No. 136, Euph.& Tig. Steam Nav. Co. to Foreign Office, dated 13.3.1913.

(56) NARA, RG 84, File No. 870, No.109, Am. Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 25.7.1913.

قوارب قطر وعشر جنائب، أما القارب الخامس فقد طلب من أوروبا. وبذا لم يبق سوى بناء الجنائب الثماني المقررة(٥٧).

وقد انتقد القنصل العام البريطاني في بغداد مواصفات قوارب القطر التي أنتجتها شركة لنج لأنها غير ملائمة للملاحة في نهر دجلة، وعدد عيوبها الفنية بالتفصيل(٥٨). ولم تحل تلك العيوب دون بدء النقابة أعمالها في نقل مواد السكة، وبضمنها قاطرات كاملة، حيث كانت الرافعات تنزل مواد يصل وزنها لحد تسعة عشر طنًا على رصيف الشركة البانية على ضفة دجلة(٥٩). ولكن عملية النقل تلك أعاقها موسم الصيهود المألوف في خريف سنة ١٣٣١هـ/ ١٩١٣م، مما أدى إلى تكدس المواد المستوردة في مخازن الشركة في ميناء البصرة، إلى درجة أخرت سير العمل في مد السكة شمال بغداد، مما استدعى تعديل مواعيد الإنجاز المقررة سلفًا(٦٠). وبلغت كمية المواد المكدسة في البصرة في بداية ذي الحجة ١٣٣١هـ/ نوفمبر ١٩١٣م ستة عشر ألف طن، مما أدى إلى تعليق إرسال أي مواد جديدة من ألمانيا مؤقتًا. وكان إجمالي المواد التي استوردتها الشركة خلال تلك السنة أكثر من أربعة وثلاثين ألف طن، في حين لم يستطع أسطول النقابة نقل أكثر من ألفين وخمسمئة طن خلال شهر

---

(57) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Feb. 1913, op.cit.

(58) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... May 1913, op.cit.

(59) IOR, L/P&S/10/212, Summary of events in Turkish Iraq during August 1913.

(60) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Oct. 1913, op. cit.

ذي القعدة/ أكتوبر وحده(٦١). ولم تتردد الشركة البانية في سبيل تذليل هذه العقبة من اللجوء إلى استخدام المراكب الشراعية المحلية العاملة في نهر دجلة(٦٢).

وأسفر ميل الدولة العثمانية وألمانيا وبريطانيا لتسوية الخلافات حول سكة حديد بغداد عن مشروع يمس عملية نقل مواد السكة لو قدر له التنفيذ، إذ تقرر في ربيع الأول ١٣٣٢هـ/ فبراير ١٩١٤م إحياء فكرة الاندماج بين الإدارة النهرية الحكومية وشركة لنج، وتشكيل نقابة برأسمال ألماني - عثماني - بريطاني مشترك تتولى النقل النهري في العراق(٦٣)، وتقرر في الاتفاق أن تتولى النقابة المنتظرة نقل ما لا يقل عن مئة ألف طن من مواد سكة الحديد بتعرفة تبلغ اثنين وعشرين شلنًا ونصف الشلن للطن الواحد (ما يعادل قرابة ٥,٥ دولار أمريكي)(٦٤). ولكن ذلك المشروع عرقلته معارضة واسعة النطاق من العراقيين والتجار الأوروبيين العاملين في العراق، ثم قُبِر نهائيًا بسبب قيام الحرب العالمية الأولى في أوربا(٦٥).

---

(61) NARA, RG 84, File No. 877, "Progress...", op.cit.

(62) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Nov. & Dec. 1913 and Jan. 1914, op.cit.

(63) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Feb. & Mar. 1914, op.cit.

(64) NARA, RG 84, File No. 885, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec .of St., Wash., dated 19.3.1914.

(٦٥) نوار، عبدالعزيز سليمان، المصالح البريطانية في أنهار العراق ١٦٠٠-١٩١٤م. القاهرة، ١٩٦٨م، ص ص٢١٨-٢٢٠، السعدون، خالد، أحداث في تاريخ الخليج العربي. الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، ٢٠٠١م، ص ص٣٩٧-٤٠٠.

وقد أثر قيام تلك الحرب بالطبع على علاقة شركة لنج بشركة سكة حديد بغداد وعملهما المشترك في نقل مواد السكة، إذ كتبت الإدارة العليا لشركة لنج في الثالث والعشرين من شوال ١٣٣٢هـ/ الثالث والعشرين من سبتمبر ١٩١٤م إلى وزارة الخارجية البريطانية قائلة إن فرعها في العراق تلقى طلبًا بأن تقوم باخرتان من بواخره بقطر جنيبتين محملتين بمواد سكة الحديد إلى بغداد، واستفسرت عما إذا كان هناك أي اعتراض سياسي على تلبية الطلب، علمًا بأن الجنيبتين مملوكتان لنقابة "بلجيكية"، والمواد التي تحملانها عائدة لشركة ألمانية⁽٦٦⁾. وقد أحالت وزارة الخارجية الاستفسار إلى السفارة البريطانية في إسطنبول التي أفتت بعدم وجود اعتراض قانوني، لأن سكة الحديد مشروع عثماني لا ألماني. كما أن هناك التزامات تعاقدية قائمة بين شركة لنج وتلك النقابة يجب أخذها بالاعتبار⁽٦٧⁾. وبناء على ذلك أخبرت وزارة الخارجية إدارة شركة لنج في لندن بعدم وجود اعتراض "لحينه" على قيام بواخرها بقطر جنائب تحمل مواد سكة الحديد⁽٦٨⁾. وجاء ارتماء الدولة العثمانية في أتون الحرب أواسط ذي الحجة ١٣٣٢هـ/ مطلع نوفمبر ١٩١٤م لينهي عملية نقل المواد من البصرة إلى بغداد.

---

(66) IOR, L/P&S10/462, No. 52492, Lynch Bros. to Foreign Office, dated 23.9.1914.

(67) IOR, L/P&S462, No. 867 R, Sir L. Mallet to Sir Edward Grey, dated 26.9.1914.

(68) IOR, L/P&S/10/462, No. 53459/14, Foreign Office to Messrs. Euph.& Tig. Steam Nav. Co., dated 21.101914.

مشروع مد فرع من السكة إلى خانقين:

منحت الحكومة العثمانية شركة سكة حديد بغداد - علاوة على مد الخط من قونية إلى بغداد - امتياز بناء خط فرعي من بغداد إلى خانقين الواقعة قرب الحدود الفارسية على الطريق التجاري الممتد من بغداد حتى كرمنشاه وهمدان، وكان ينتظر أن تمد شركة روسية تكملة للخط من خانقين إلى طهران ومنها إلى البحر الأسود، وكان مسينير باشا بعد وصوله إلى بغداد في ذي القعدة ١٣٢٩هـ/ نوفمبر ١٩١١م يخطط لبدء أعمال مسح مسار ذلك الخط في ربيع السنة التالية أو صيفها(٦٩).

وقد كانت لذلك الخط أهمية كبيرة إذا أرادت الشركة البانية لسكتها أن تكون ذات عائد مالي مُجْزٍ، ولا سيما أن الاعتبارات السياسية المعروفة حرمتها منْ إمكانية نقل الصادرات والواردات الكبيرة بين بغداد والبصرة، كما أن عائدها المنتظر من الشحن بين الموصل وبغداد لا يبشر بخير كبير، إذ اعتاد مصدرو الموصل على إرسال سلعهم إلى بغداد طافية على ظهور أكلاك بدائية يدفعها تيار نهر دجلة المتدفق جنوبًا، ويصعب على قاطرات الشركة أن تنافس تلك الوسيلة في كلفتها المتدنية. لذا ليس أمام الشركة سوى التركيز على تجارة العبور (الترانسيت) الضخمة بين بغداد والحدود الفارسية، إذ تبلغ القيمة الإجمالية السنوية في الأحوال الاعتيادية للسلع المارة من بغداد إلى همدان وكرمنشاه قرابة

---

(69) NARA, RG 84, "Annual Trade ... 1911", op.cit.

سبعة ملايين دولار أمريكي، في حين تبلغ قيمة الصادرات الواردة إلى بغداد من هاتين المدينتين مليونًا وثلاثمائة وخمسين ألف دولار سنويًا(٧٠). فإذا حددت شركة سكة الحديد تعرفة شحن معقولة على ظهور قاطراتها فستكسب المنافسة مع قوافل النقل البدائية التي لا تجاريها في عاملي السرعة والأمان أيضًا.

ولم تكن أهمية فرع خانقين نابعة من ضخامة التجارة العابرة بين بغداد وفارس فقط، بل لامتلاكه كذلك إمكانية واعدة للنجاح في ميدان نقل المسافرين. فقد كان آلاف الزوار يتدفقون سنويًا من فارس إلى العراق عبر خانقين في طريقهم لزيارة الكاظمية وكربلاء والنجف وسامراء. وكانت أعداد أولئك الزوار طبقًا لإحصاءات مكتب الصحة الدولي في خانقين كما يأتي:

السنة	العدد
١٣٢٤-١٣٢٥هـ/ ١٩٠٦-١٩٠٧م	٥٨,٨٢٧
١٤٢٥-١٣٢٦هـ/ ١٩٠٧-١٩٠٨م	٣٨,١١٢
١٣٢٦-١٣٢٧هـ/ ١٩٠٨-١٩٠٩م	٣٨,٣٥٥
١٣٢٧-١٣٢٨هـ/ ١٩٠٩-١٩١٠م	٣٦,١٧٦
١٣٢٨-١٣٢٩هـ/ ١٩١٠-١٩١١م	٦١,٩٣٧
١٣٢٩-١٣٣٠هـ/ ١٩١١-١٩١٢م	٣٨,٤٨١

---

(70) NARA, RG 84, File No. 850, "Report on Pol. Cond. ...", op.cit.

ويمكن القول إن زوارًا آخرين لا يقلون عن ربع الأعداد المشار إليها أعلاه يتسللون من منافذ جانبية عبر المسالك الجبلية لتجنب إجراءات جوازات السفر والحجر الصحي وما يصحبها عادة من رسوم مالية باهظة بالنسبة إليهم. ولا شك في أن أكثر أولئك الزوار يفضلون ركوب القطار من خانقين إلى بغداد بدلاً من وسائل النقل البدائية المستخدمة حينئذ، كما أن قسمًا كبيرًا منهم سوف يستقل القطار من بغداد إلى سامراء(٧١).

وكما خطط مسينير، فقد قرر في صفر ١٣٣٠هـ/ فبراير ١٩١٢م تشكيل فرقتي عمل لمسح مسار الخط بين بغداد وخانقين(٧٢). ويبدو أن أعمال المسح تلك لم تجر نهائيًا أو على الأقل لم ينجز أغلبها طوال الشهور الأربعة التالية، يدل على ذلك خبر أفاد أن مسينير كان في شهر جمادى الآخرة ١٣٣٠هـ/ يونيو ١٩١٢م عازمًا مع مدير إدارة الجمرك في ولاية بغداد على زيارة خانقين من أجل اختيار موقع نهاية فرع سكة حديد خانقين. وأعرب مسينير عن "نيته" جعل مسار الخط بمحاذاة الضفة الغربية لنهر ديالى، لأن ذلك المسار يجنبه بناء جسر على نهر الوند الذي يخترق بلدة خانقين، وبناء جسر آخر على نهر ديالى. وتوقع أن ينتهي مد ذلك الخط كله خلال ثمانية شهور فقط "بعد" إنجاز أعمال المسح وتكديس مواد البناء الضرورية في الموقع(٧٣).

---

(71) NARA, RG 84, File No. 877, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 27.10.191.

(72) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ...Feb. 1912, op.cit.

(73) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... June 1912, op.cit.

ولكن مسار الخط الذي اقترحه مسينير تغير كليًا حينما تلقى أمرًا عاجلاً من إدارة الشركة البانية في فرانكفورت في محرم ١٣٣٢هـ/ ديسمبر ١٩١٣م يقضي بأن يبدأ في الحال مسح مسار خط يمتد بطول مئة وعشرة كيلومترات من محطة سميكة شمال بغداد إلى خانقين، ويتطلب ذلك بناء جسر حديدي على نهر دجلة لعبور القطار من جانبه الغربي إلى جانبه الشرقي. وقد تعارض ذلك الأمر مع رغبة أهالي بغداد الذين كانوا يريدون بداية الخط من مدينتهم وليس من قرية سميكة الصغيرة(٧٤)، ويبدو قرار إدارة الشركة ذاك مستغربًا بالفعل، فالزوار الفرس كانوا يفضلون - على الأكثر قبل التوجه إلى سامراء بعد سفرهم الطويل المضني من فارس - الاستراحة في بغداد بعض الوقت يزورون خلاله الكاظمية، كما أن سميكة لا تبعد عن بغداد سوى ستين كيلومترًا، ولا يتوافر فيها شيء من تسهيلات الإقامة مثلما يتوافر في بغداد. ولا يعقل أن تغيب تلك الاعتبارات كلها عن ذهن إدارة الشركة، مما يرجح وجود أسباب قوية اضطرتها لاتخاذ ذلك القرار، وأغفلت المصادر المتاحة ذكرها. ومهما يكن الحال فلم يرد ذكر لأعمال فعلية أجريت لبناء ذلك الخط حتى نهاية سني الدراسة.

---

(74) NARA, RG 84, File No. 877, Am. Vice Con., Bagh., to the Sec. of St., Wash., dated 04.12.1913.

بناء مجمع الشركة في بغداد وأنشطة أخرى:

منذ حط الألمان رحالهم في بغداد تمهيدًا لبدء العمل في تنفيذ سكة الحديد بدأت التساؤلات تتردد عن الموقع الذي سيتم اختياره لبناء محطة القطار في بغداد، ولم يكن لدى المهندسين الألمان جواب عن تلك التساؤلات حتى بعد شهور من وصولهم. ولكن ذلك لم يمنع المضاربين من التنافس على حيازة أرض خمنوا أنها ستكون الموقع المنتظر، بل حدث وضع يد غير قانوني من قبل بعضهم على أراض بور هناك(٧٥). وقد تبين أن الشركة البانية استهدفت من ذلك الغموض التعمية على أمثال أولئك المضاربين حتى تشتري ما تحتاج إليه من أراض قبل أن ترتفع أسعارها بفعل مضارباتهم، إذ أعلنت في جمادى الأولى ١٣٣٠هـ/ مايو ١٩١٢م عن الموقع الذي ستبني فيه المحطة بعد أن كانت قد اشترت عبر وسطاء محليين مساحة من الأرض في ذلك الموقع. وكان الموقع المختار يقع على الضفة الغربية لنهر دجلة قرب أطلال مبنى قديم يسمى "السن" وهو يقابل مبنى القنصلية البريطانية العامة الواقع عبر النهر في محلة السنك(٧٦).

وكان من المؤمل أن تبني الشركة في الموقع ذاته - بالإضافة إلى محطتها - مَمْكسًا (دار جمرك) جديدًا بكلفة مئة وأربعين ألف ليرة عثمانية (٦١٦,٠٠٠ دولار أمريكي) تتقاسمها الحكومة العثمانية والشركة البانية مناصفة(٧٧).

---

(75) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Feb. 1912, op.cit.

(76) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... June 1912, op.cit.

(٧٧) لغة العرب، العدد ٤، تشرين الأول ١٩١٢م، ص١٦٧.

وكان قرار البناء نتيجة توصية قدمها إلى الباب العالي المستر (كراوفورد Crowford) مستشار الجمارك في الدولة العثمانية(٧٨). وقد تابع القنصل البريطاني العام في بغداد خطط الشركة للبناء بقلق كبير قائلاً إن ما سيبنى مجمع كبير يضم محطة القطار والمكس وميناء على ضفة النهر، وسيغدو حيًا ألمانيًا في المدينة يتفوق في أهميته التجارية على ما عداه من أحيائها، وذلك فأل سيئ للمصالح البريطانية حسب رأيه، وامتدح حسن اختيار الموقع، وإن كان المكس الجديد سيبعد عن الحي التجاري الحالي الواقع عبر النهر، وهي ضرورة أملاها الازدحام الكبير لذلك الحي وما يحيط به(٧٩).

وكان العمل في بناء ذلك المجمع يتقدم باطراد، ففي ربيع الأول ١٣٣١هـ/ فبراير ١٩١٣م كان بناء رصيف الميناء قد اكتمل، ونصبت فوقه رافعة متحركة ذات حمولة ثمانية أطنان تتولى تفريغ الحمولات من الجنائب إلى الرصيف مباشرة، ومدت من رصيف الميناء إلى موقع بناء المحطة على بعد ميل ونصف الميل مجموعة سكك حديد خدمية، وكانت قاطرة تقوم بجر العربات على تلك السكك، ويجتذب صفيرها وتحركها الدائب حشدًا من عامة الناس الذين يدفعهم الفضول للفرجة من بعيد على هذا الأمر الذي يرونه لأول مرة، وبنت الشركة في الموقع مخزنًا كبيرًا للأخشاب والإسمنت وغيرها من مستلزمات البناء، وأقيمت في

---

(78) NARA, RG 84, No. M.C. 79, op.cit.

(79) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... June 1912, op.cit.

الموقع عيادة طبية لتوفير الرعاية الصحية للعاملين ومنزلين لإقامتهم. وكانت كلفة تملك الشركة لمساحة الأرض الكبيرة التي يشغلها ذلك المجمع تقدر بنحو مليون مارك ألماني(٨٠).

وكان العمل في بناء محطة القطار يتقدم باستمرار، بحيث بدأ شكل البناء يتضح للعيان على مبعدة من المدينة في ذي القعدة ١٣٣١هـ/ أكتوبر ١٩١٣م، وساعد على إبرازه للناظرين قيام الشركة بدفن الموقع قبل البناء وتعليته مترين عن سطح الأرض لحماية المجمع من إمكانية الغرق أثناء موسم فيضان نهر دجلة. وقد تطلبت عملية دفن ذلك الموقع الشاسع نقل كميات ضخمة من الأتربة، استخدمت الشركة لنقلها حفارات بخارية لقلع التربة من مقالع بعيدة عن موقع المجمع. وكانت تلك التربة تنقل من المقالع بقطارات خفيفة توزعها على الأجزاء المختلفة لموقع المجمع(٨١).

ولم تكن إدارة شركة سكة حديد بغداد في العراق معنية فقط بإنجاز مد السكة وإنشاء مرافقها الضرورية، بل كانت مهتمة في الوقت عينه بتحقيق أرباح آنية من خلال الدخول في ميدان المقاولات الإنشائية من جانب، والعمل على ما يضمن ربحية السكة بعد تشغيلها مستقبلاً من جانب آخر. ومن ذلك اهتمامها بمشاريع بناء جسور في مدينتي بغداد والموصل، وبمشروع بناء شبكة لتوزيع مياه الشرب في

---

(80) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Feb. 1913.

(81) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Oct. 1913, op.cit.

الموصل(٨٢)، ومن ذلك أيضًا نية الشركة بيع مكائن زراعية على المزارعين العراقيين بأسعار زهيدة، بل توزيعها مجانًا في البداية، لتشجيعهم على التوسع في زراعة الحبوب وزيادة إنتاجها كي تصدر عن طريق السكة عند تشغيلها. وكانت الشركة تقوم في الوقت ذاته بشراء أراض واسعة قرب مدينة البصرة دون أن يتضح إن كان هدفها من وراء حيازتها زراعيًا أو تجاريًا(٨٣).

وكانت إدارة الشركة مهتمة أيضًا بترتيب علاقاتها مع المجتمع العراقي الذي تعمل وسطه لضمان سير عملها دون عقبات إضافية من هذا الجانب، وكانت تتذرع لتحقيق هذا الهدف بوسائل متنوعة، منها توظيف التناقضات المحلية لصالحها، وتجنب إثارة الحساسيات الدينية، وإقامة صلات وثيقة مع الشخصيات المتنفذة. فحين تخوفت من عداء قبيلة شمر للسكة وإمكانية قيامها باعتداءات على العاملين في مدها لجأت إلى استثمار العداء التاريخي الموروث بينها وبين قبيلة عنزة. واستعانت بالبارون (أوبنهايم Oppenheim)، وهو خبير ألماني بالشؤون العربية، حيث أقام في خريف سنة ١٣٢٩هـ/ ١٩١١م مخيمه في أعالي الفرات، وأخذ من هناك يتآمر مع شيخ عنزة لإزاحة قبيلة شمر عن ديارها التي يمر بها مسار

---

(82) NARA, RG 84, No.26, Am. Con., Bagh., to The Sec. of St., Wash. Dated 18.6.1912; IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Feb.& Mar. 1914, op.cit.

(83) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Nov. & Dec. 1913 and Jan. 1914, op.cit.

السكة، حسبما روى القنصل العام البريطاني في بغداد(٨٤).

وحرصت إدارة الشركة من جانب آخر على عدم التوسع في استخدام المسيحيين المحليين في ملاكاتها العاملة لتجنب إثارة سخط الأغلبية المسلمة، إذ كانت حريصة على التوافق والانسجام مع تلك الأغلبية(٨٥). ومن نماذج سعي إدارة الشركة لتوثيق علاقاتها بالشخصيات المتنفذة: توطيد مسينير باشا صلته مع عبدالرحمن الكيلاني نقيب أشراف بغداد، إلى درجة مكنته من الاستعانة به في تذليل بعض العقبات التي اعترضت عمل الشركة، ومنها أن عمال الشركة المحليين في بغداد أضربوا عن العمل يومي التاسع والعاشر من ذي القعدة ١٣٣١هـ/ التاسع والعاشر من أكتوبر ١٩١٣م دعمًا لمطالب قدموها لإدارة الشركة، وحين فشلت محاولات مسينير في إقناعهم بفك الإضراب قصد صديقه النقيب واصطحبه بقاربه البخاري إلى موقع العمل، وكان لحضور النقيب تأثيره الفعال، حيث استجاب المضربون لرغبته وأعلنوا إنهاء إضرابهم(٨٦).

---

(84) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Nov. 1911, op.cit.

والغريب أن مذكرات أوبنهايم عن رحلته في العقد الأخير من القرن التاسع عشر تظهر الصلات القوية التي نجح في إقامتها مع مشايخ قبيلة شمر، ولا تذكر قبيلة عنزة إلا لمامًا. ولا يستبعد أن مصالح دولته اللاحقة جعلته يقلب ظهر المجن لأصدقائه القدامى. راجع: أوبنهايم، ماكس فون، رحلة ماكس فون أوبنهايم من البحر الأبيض المتوسط إلى الخليج، ترجمة عبدالكريم الجلاصي، أبوظبي، مركز الوثائق والبحوث، ٢٠٠٢، ص ص٤٥-٧٥.

(85) NARA, RG 84, File No. 850, "Report on Pol .Cond. ...", op.cit.

(86) IOR, L/P&S/10/212, Sum. ... Oct. 1913, op.cit.

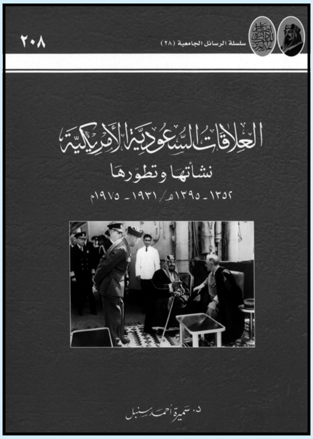
الخلاصة:

تتبعت الصفحات السابقة خطوات شركة سكة حديد بغداد في مد السكة فيما تبقى من مسارها، وهو المقطع الممتد بين قونية وبغداد. ووقفت عند بعض العقبات التي اعترضت مسار عملها، مثل الضائقة المالية، ومشكلة نقل مواد السكة من البصرة إلى بغداد، وتعثر تنفيذ فرع خانقين. وعرفت بعملية بناء مجمع الشركة الكبير في بغداد، وأنشطتها الجانبية المصاحبة في الساحة العراقية، إضافة إلى طموحاتها المستقبلية هناك. وكشف ذلك الاستعراض أن تلك الأنشطة المختلفة نجحت في جعل الشركة خلال وقت قصير ذات دور مؤثر في المجالات الاقتصادية والاجتماعية العراقية. وكان من المًتوقع أن يتعزز دور الشركة ويتعمق في الواقع العراقي لو أتيحت لها الفرصة لإنجاز مشاريعها المختلفة المتمحورة حول سكة الحديد، ولكن نشوب الحرب العالمية الأولى وأد ذلك التوقع في مهده.

العلاقات السعودية الأمريكية
نشأتها وتطورها
١٣٥٢–١٣٩٥هـ/ ١٩٣١–١٩٧٥م

إعداد
د. سميرة بنت أحمد سنبل

٤٨٢ صفحة



سلسلة الرسائل الجامعية (٢٨)
٢٠٨

العلاقات السعودية الأمريكية
نشأتها وتطورها
١٣٥٢ ـ ١٣٩٥هـ/ ١٩٣١ ـ ١٩٧٥م

د. سميرة أحمد سنبل

يتناول هذا الكتاب العلاقات السعودية الأمريكية في نشأتها وتطورها خلال الفترة ١٣٥٣-١٣٩٥هـ/ ١٩٣١-١٩٧٥م، ويبين أثرها في المستوى الإقليمي والدولي، وما حققته من إنجازات سياسية واقتصادية.

ويوثق الكتاب اللقاءات التي تمت بين زعماء الدولتين خلال تلك المدة وقد بلغت ستة لقاءات: أولها كان لقاء الملك عبدالعزيز - رحمه الله - والرئيس روزفلت في البحيرات المرة بمصر، وآخرها كان في جدة عندما استقبل الملك فيصل - رحمه الله - الرئيس نيكسون الذي يعدّ أول رئيس أمريكي يزور المملكة العربية السعودية، وقد نجحت هذه اللقاءات في إرساء قواعد العلاقات المتينة بين البلدين.

ص.ب ٢٩٤٥ - الرياض ١١٤٦١ - المملكة العربية السعودية
هاتف ٤٠١١٩٩٩/٢١٦٤ - فاكس ٤٠١٣٥٩٧
بريد إلكتروني info@darah.org.sa